KOMUNIKATY INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

ROK 1939 GOSPODARCZE ARCHIWUM MORSKIE (GAM) NR 5

POLITYKA ŻEGLUGOWA

W związku z planem rozbudowy amerykańskiej floty handlowej wywiązała się obszerna dyskusja, czy środki stosowane przez rząd amerykański prowadzą do celu.

Jednym z takich odgłosów jest obszerny artykuł, zamieszczony w poważnym amerykańskim czasopiśmie ekonomicznym „The Quarterly Journal of Economics" (Vol. LIII, Nr. 2) pt. *150 lat amerykańskiej polityki żeglugowej* pióra John G. B. Hutchinsa. Autor dając obszerny podkład historyczny analizuje obecną sytuację; przy tej okazji wysnuwa pewne ogólne tezy. Między innymi stwierdza, że żegluga jako przemysł usługowy dla przewozu towarów, pasażerów i poczty winna mieć jak najlepsze warunki ekonomiczne dla spełnienia tych zadań — wysuwa przy tym trzy zasady polityki żeglugowej, obowiązujące wszystkie narody morskie:

1) tak żegluga jak i budownictwo okrętowe winno być zlokalizowane w centrach najniższych kosztów;

2) wszelkie zakazy i zarządzenia, przeszkadzające wolnej żegludze i wolnej konkurencji, winny być zniesione;

3) armatorom winno się pozwolić na zakup statków na najtańszych rynkach.

Autor stwierdza, że zasad tych niestety się nie stosuje, i że różne powody skłoniły państwa morskie do stosowania polityki protekcyjnej. Zdaniem autora słuszną jest opieka państwa:

a) ze względu na utrzymanie dostatecznej ilości statków na wypadek wojny;

b) obronę handlu morskiego przed zagranicznymi czynnikami, przeszkadzającymi w jego rozwoju;

c) ze względu na nikłą współpracę poszczególnych przemysłów żeglugowych, wymagającą koordynacji.

W związku z powyższymi rozważaniami powstaje szereg problemów, wśród których najważniejszym jest technika opieki państwa. Tutaj autor rozróżnia trzy zasadnicze jej typy:

a) monopole żeglugowe tak w handlu zewnętrznym jak i wewnętrznym, wykluczające obcą żeglugę;

b) subsydia w różnych formach dla poparcia narodowej żeglugi;

c) kontrolę taboru żeglugowego, dającą możliwość wpływania na lokalizację i stopień koncentracji żeglugi i przemysłu budowy statków.

Oczywiście skuteczność danego typu polityki żeglugowej uzależniona jest w dużej mierze od geograficznej struktury handlu danego państwa, elastyczności popytu na tonaż i ruchliwości przemysłu oraz przystosowania się do nich poszczególnych instytucji.

Po szczegółowych rozważaniach autor dochodzi do wniosku, że ochrona żeglugi jest konieczna, a celem jej winno być podniesienie ilości tonażu handlowego przy równoczesnym dążeniu do unikania zbędnych kosztów. W odniesieniu zaś do amerykańskiej polityki żeglugowej wysuwa następujące postulaty:

1) pomocy winno się udzielić w postaci ogólnej premii żeglugowej dla wszystkich armatorów;

2) obecny monopol żeglugowy winien być utrzymany, jednakże musi nastąpić zmniejszenie kosztów przez udzielenie swobody nabywania statków w miejscach korzystnego zakupu;

3) winno się skłonić amerykańskie towarzystwa handlowe i transportowe do rejestrowania ich tonażu, przy czym musi nastąpić odpowiednie preferowanie tych towarzystw. (GAM).

KRONIKA GOSPODARCZA

Produkcja tonażu handlowego i jej wahania. Jedną z charakterystyczniejszych cech przemysłu okrętowego są duże wahania popytu na wytwory tego przemysłu — statki. Oczywiście, że fluktuacja popytu na tonaż wpływa na dużą nieregularność produkcji statków, co znowu uniemożliwia stoczniom czynienie długoterminowych umów na kupno materiałów oraz stałe zatrudnienie równej ilości pracowników. Jak te fluktuacje wzrosły na sile, zwłaszcza od wojny światowej, wykazuje następujące zestawienie, ilustrujące przeciętną produkcję, najwyższą i najniższą, oraz ich stosunek w trzech okresach pięcioletnich od 1900—1914 r. i trzech okresach po 6 lat: 1920 r. — 1937 r.

	Średnia produkcja roczna — trb	Najwyższa prod. — trb	Najniższa prod. — trb	Stosunek prod. najw. do najn.
1900— 4	1 358 000	1 825 000	1 191 000	1,53
1905— 9	1 396 000	1 828 000	930 000	1,96
1910—14	1 660 000	1 932 000	1 143 000	1,69
1920—25	1 300 000	2 056 000	646 000	3.20
1926—31	1 136 000	1 523 000	502 000	3,02
1932—37	509 000	921 000	133 000	6,92

(GAM).

Amerykańskie akty państwowe dotyczące rozwoju żeglugi. Przemysł okrętowy w Stanach Zjednoczonych jest obecnie w stadium swego największego ożywienia od czasów wojny światowej. Przyczyniło się do tego niewątpliwie ustawodawstwo, które już w 1920 r. stwierdza, że flota handlowa, budowana w Stanach Zjednoczonych i pracująca pod banderą narodową, jest niezbędna dla obrony narodowej i rozwoju handlu. Kiedy jednak ustawa z 1920 r. (Merchant Marine Act), stwarzała stosunkowo małą pomoc dla budownictwa okrętowego, to ustawa z 1928 r. dała już poważniejszą pomoc, szczególnie dla budowy statków pasażerskich i towarowo-pasażerskich. Dopiero jednak ustawa z 1936 r. i jej uzupełnienie w 1938 r. wpłynęły w zasadniczy sposób na rozwój budownictwa okrętowego na stoczniach krajowych, przy czym zadanie studiowania, udoskonalenia i ustalenia długofalowego programu rozbudowy i odnowienia floty handlowej zostało powierzone Komisji Morskiej Stanów Zjednoczonych. (GAM).

PRZEGLĄD BIBLIOGRAFICZNY

MacEwan G. T., *Overseas Trade and Export Practice.* Wyd. Macdonald & Evans London 1938. S. 366, cena 12 sh 6 d. Obszerne to dzieło o charakterze encyklopedii handlu międzynarodowego, w myśl intencji autora, ma służyć pomocą adeptom wiedzy handlowej, ma ich wprowadzić w krąg zainteresowań ściśle związanych z handlem międzynarodowym, szczególnie morskim, oraz zapoznać z instytucjami i zwyczajami tego handlu. Książka obejmuje więc takie rozdziały, jak: Przegląd handlu międzynarodowego, Ograniczenia handlu międzynarodowego, Podstawowe artykuły w handlu międzynarodowym, Formy i metody sprzedaży, Finansowanie handlu, Transport itd. Dzieło to, łączące w sobie zarówno wyczerpujący wykład teorii ekonomicznej w dziedzinie handlu międzynarodowego jak i szereg praktycznych wskazówek, zostało przyjęte przez krytykę angielską z entuzjazmem. Zdaniem jej wypełnia ono lukę w literaturze angielskiej w dziedzinie wiedzy technicznej i specjalnej nowoczesnego eksportu.

Einarsen Johan, *Reinvestment Cycles and their Manifestation in the Norwegian Shipping Industry.* Wyd. University Institute of Economics. Oslo 1938. S. 222. Powyższa praca omawiająca problem amortyzacji i odnowienia tonażu floty handlowej w Norwegii, stanowi cenny przyczynek do tego tak ważnego problemu, zwłaszcza w ostatnich okresach dekoniunktury w żegludze, a więc nierentowności towarzystw armatorskich i wynikającej z tego niemożności czynienia odpisów amortyzacyjnych. Problem ten naświetla autor od strony teoretycznej uwzględniając rozwój myśli ekonomicznej, dotyczącej tych dziedzin.

Materiały statystyczne odnoszą się do norweskiej floty handlowej w okresie 1883—1932 r.

The Directory of Shipowners, Shipbuilders and Marine Engineers, 1939. 37 wydanie. Wyd. Shipbuilding and Shipping Record. S. 860, cena 20 sh. „Przewodnik" zawiera informacje dotyczące żeglugi, budownictwa i przemysłu okrętowego; w poszczególnych działach szczegółowo traktuje o wyłączności prawa własności statków, o budowie statków, maszynach okrętowych itp. Dość dużo uwagi poświęcono tonażowi, pojemności luków, pomieszczeniu pasażerskiemu, szybkości, zanurzeniu itd. W dziale budownictwa podaje „Przewodnik" szczegóły o stoczniach, zakładach mechanicznych, produkcji i remontach. Dodatek zawiera obszerny spis osób, stowarzyszeń i instytucji, związanych z przemysłem okrętowym.

The Directory jest doskonałym podręcznym informatorem dla armatorów, stoczni i w ogóle tych wszystkich, którzy się interesują żeglugą światową.

WPŁYWY DO BIBLIOTEKI

Becker E. Dr., *Deutsche Ueberseeschiffahrt.* Wyd. Weiss'sche Universitätsbuchhandlung. Heidelberg 1933. S. 199.

Hardy A. C., *Bulk Cargoes.* Wyd. Chapman & Hall, Ltd. London 1926. S. 160.

Kulikowski J. dr, *Zagadnienia gospodarcze Wielkiego Pomorza.* Wyd. Polski Związek Zachodni. Toruń 1939. S. 31.

von der Linde F. W., *Die Hamburg-Amerika Linie.* Wyd. Widder. Vg. Berlin 1930. S. 90.

Schranz H., *Die Struktur der Ostsee-Schiffahrt in der Nachkriegszeit unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in der Holzfahrt.* Wyd. Wilhelm Postberg. Bottrop. 1935. S. 106.

Wenzel, *Die Gütertarifpolitik der deutschen Reichsbahn mit besonderer Berücksichtigung des Ruhrgebietes.* Wyd. Gustav Fischer. Jena 1939. S.31.

Gdynia, 23 marca 1939 r.

A. S. 778-39